

Uppsala - en riktig cykelstad!

Sanna Byström



Foto: Elin Öhman

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land i Uppsala, LA- avdelningen
EX0530 Kandidatarbete i landskapsplanering, 2010, 15hp på landskapsarkitektprogrammet
cc Sanna Byström
Titel: Uppsala- en riktig cykelstad!/Uppsala – a true cyclist town!
Nyckelord: cykel, cykelfrågor, trafiksäkerhet, Uppsala, studenter
Handledare: Per G Berg, institutionen för stad och land
Examinator: Christer Bengs, institutionen för stad och land
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Sammanfattning

2007 gjorde Uppsala studentkår en enkät om cykeltrafiksäkerhet riktad till sina studenter. I enkäten framkom att studenterna var missnöjda med ett antal korsningar och även med underhållet av stadens cykelnät. I mitt kandidatarbete har jag samtalat med ett antal berörda tjänstemän, upprepat enkäten samt bedrivit litteraturstudier. Därefter har jag resonerat kring hur man skulle kunna underlätta för studenter att färdas med cykel i Uppsala. Resultatet är en sammanställning av hur Uppsala kommuns arbete med några cykelrelaterade frågor är upplagt och hur det fungerar i dag samt ett antal förslag till förbättring. I diskussionen framhålls att en cykelsamordnare och en cykelplan för hela staden skulle kunna vara ett första steg mot en förbättrad cykelsituation för studenterna.

1. Inledning

När det var dags att skriva kandidatarbetet hade jag studerat i Uppsala i fyra år. Under den tiden har jag cyklat året om och ofta två mil om dagen. Förutom att jag cyklat från studentområdet Flogsta till Ultunacampus har jag nyttjat större delen av Uppsalas cykelnät när jag cyklat till extrajobbet som förskolevikare på kommunens förskolor. Denna personliga erfarenhet har jag tagit med mig i mina studier och är en anledning till att jag ville inrikta mig på planering för cykel i det här kandidatarbetet och i framtiden.

1.1 Bakgrund

Delvis överlappande med kandidatarbetet genomförde jag en cykelsäkerhetsutredning åt Uppsala studentkår. Jag upprepade en enkät som gjordes 2007 (Uppsala studentkår 2007) och intervjuade några berörda tjänstemän på kommunen samt en konsult. Arbetet där fokuserade på hur man kan förbättra trafiksituationen för studenter och göra det säkert, billigt och bekvämt att ta sig från hemmet till campus med cykel, buss eller till fots. Utredningen resulterade i en presentation riktad till politikerna, en uppföljning av enkäten från 2007 (Uppsala studentkår 2007) och en rapport som skrevs av kårens sekreterare. Detta kandidatarbete är självständigt från utredningen för kåren (Uppsala studentkår 2010) och jag fokuserar här endast på cykelfrågan. Jag kommer dock att använda mig av delvis samma material och hänvisa till både den nya och gamla enkäten. Anledningen till att jag ville skriva mitt kandidatarbete om cykling är att jag som cyklist märkt att det finns brister i underhållet på kommunens cykelvägar samt att jag som student har funderat på om det inte finns andra sätt att lösa cykelplaneringen.

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen var att ta reda på hur Uppsala kommuns arbete med cykeltrafikfrågor fungerar idag och undersöka om det finns alternativa metoder och lösningar. Jag studerade både strategier och tekniska lösningar utifrån ett studentperspektiv.

1.2.1 Frågeställningar

Min huvudsakliga intention var att undersöka hur arbetet med cykelfrågor i kommunen är upplagt idag. Jag ville även ta reda på studenternas åsikter när det gäller underhåll och övrig standard på cykelnätet. Slutligen ville jag veta om det finns alternativa lösningar för en bekvämare och säkrare cykeltrafik.

1.2.2 Avgränsningar

Jag valde att avgränsa min undersökning till cykelnätet i centrala Uppsala med kringliggande stadsdelar. Då arbetet var tidsmässigt begränsat till tio veckor presenterar jag inte alla alternativa förslag på åtgärder utan de jag mot bakgrund av litteraturstudier, intervjuer och egna erfarenheter finner applicerbara på Uppsala. Jag avgränsade mig även till förslag som rimligen skulle kunna

genomföras under en politisk mandatperiod eller två. Förslag som till exempel en total ombyggnad av hela stadsstrukturen är något jag inte tar upp på grund av den låga sannolikheten att det skulle genomföras. Jag intervjuade personer som på olika sätt arbetar med eller berörs av cykelfrågor, dock ingen politiker.

1.3 Termer och begrepp

När jag skriver om *cykelnätet* menar jag främst det nät som är utformat för cykel och gång. Att det är lagligt och ibland krävs att man cyklar i blandtrafik gör att det faktiska cykelnätet egentligen är större. När det gäller definitioner av i sammanhanget vanliga begrepp rörande vägar har jag valt att utgå från de definitioner Anna Niska, tidigare Bergström, använder i sin litteraturstudie *Cykeltrafik* (Niska 2000). Här definieras *cykelfält* som ett fält avskilt från övriga körfält i vägbanan med en cykelfältslinje. GC-bana är en bana som är avskild med en skiljeremsa eller ett kantstöd. När cykel- och eventuellt även gångbana saknas och trafikanter får samsas med biltrafiken benämns detta som *blandtrafik*.

När jag skriver om *Universiteten* är det Uppsala universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet, i Uppsala jag syftar på. *Recce-mottagningarna* är de sammankomster i början av terminen då nya studenter får information från universiteten, försäkringsbolag, kårer med mera. *Nollningsveckor* är den tid i början av terminen som präglas av lekar och andra sällskapsaktiviteter organiserade av äldre studenter. *Studentnationer* är föreningar med studentaktiviteter och lokaler i centrala Uppsala. Om man läser på Uppsala universitet är medlemskap i någon av dem obligatoriskt och för studenter på Sveriges Lantbruksuniversitet är det frivilligt.

1.4 Metod

Den större delen av mitt arbete var en fallstudie (Johansson 2005) där centrala Uppsala var mitt fall. Jag använde mig även av samtal, litteraturstudier samt två trafiksäkerhetsenkäter gjorda i kårens regi.

1.4.1 Faktainhämtning

Jag förde samtal med berörda tjänstemän på kommunen, dels de som är ansvariga för själva planeringen men även en representant för trafiksäkerhetsrådet och ansvarige för underhållet av cykelnätet. Under alla intervjuer frågade jag den intervjuade om han/hon tror att cykelsituationen för studenter kan förbättras. Jag sökte även litteratur i databaserna Libris (Libris 2010) och Scopus (Scopus 2010). De sökord jag använde var cykel, cykelbana, cykelsäkerhet med flera. Utöver detta studerade jag kartmaterial över cykelnätet, använde mig av den enkät (Uppsala studentkår 2010) jag gjorde åt kåren samt samtalade med en representant för Uppsala cykelförening. Samtalen skedde på de intervjuades kontor eller över en kopp kaffe. Det kortaste samtalet varade i en halvtimme och det längsta i ca tre timmar. Samtalen spelades även in och transkriberades för att referaten skulle bli så korrekta som möjligt.

2. Resultat

Nedan kommer resultatet att presenteras. Först kommer en genomgång av kommunens arbete idag samt vad studenterna tycker. Den efterföljande delen innehåller förslag på alternativa lösningar för en bekvämare och säkrare cykeltrafik, både strukturella och tekniska.

2.1 Den kommunala strukturen

Det finns flera instanser inom kommunen som hanterar cykelfrågor. Planerarna på *Gatu- och trafikkontoret* sitter i en byggnad i Boländerna, de som ansvarar för underhållet, *Teknik & Service*, i en annan. Trafiksäkerhetsrådet har sina lokaler i stadshuset i centrala Uppsala. Det var svårt att sätta sig in hur arbetet med cykelfrågor var upplagt i kommunen och de involverade satt i olika delar av staden och träffades aldrig alla samtidigt. Här följer en kort sammanfattning av hur kommunens struktur ser ut.

Kommunfullmäktige är den instans som är placerad högst upp i hierarkin. Under fullmäktige ligger kommunstyrelsen och Uppsala stadshus AB. Uppsala stadshus AB ansvarar för de helägda bolagen i Uppsala till exempel Fyrishov AB. Under kommunstyrelsen ligger fjorton uppdragsnämnder och uppdragskontor. *Gatu- och trafikkontoret* är till exempel en nämnd bestående av tillsatta politiker och på *Gatu- och trafikkontoret* som är deras uppdragskontor sitter det tjänstemän. Sedan finns det även produktionsnämnder som till exempel *Styrelsen för teknisk service* och produktionsförvaltningar, *Teknik & service* är ett exempel på en sådan (Uppsala Kommun 2010a).

2.2 Underhåll

Följande stycken om underhåll samt plogning och sandning är baserade på den information jag fick under en intervju med Åke Westling¹, ansvarig för gatuunderhållet. Han jobbar på avdelningen *Mark och fritid* på produktionsförvaltningen *Teknik & service*. Westlings specifika ansvarsavdelning går under namnet *Gata*.

På kommunen sker det både en intern och extern upphandling. En intern upphandling kan i nästa led leda till en extern upphandling. Beställarnämnden beställer tjänster av *Gata* som sedan har kontakt med entreprenörerna som utför dem. *Gata* själva har alltså ingen bestämmanderätt och upphandlingen leder oftast till att det är de som är billigast som får uppdraget.

Underhållsbudgeten har inte blivit större i år trots att kommunen har gjort en satsning på cykel (Uppsala kommun 2010b). Till



Exempel på bristande underhåll: Remsa utan asfalt vid BMC i Uppsala
Foto: Sanna Byström

¹ Westling, Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

underhåll som avdelningen själv utför, som till exempel att reparera sprickor och ta bort glas med mera, finns en budget på ca sex miljoner. I den summan ingår också underhåll av grusvägar, tömning av rännstensbrunnar och trafiklinjemålning.

Om man vill anmäla brister rörande gator, så som hål, glas eller liknande, kan man kontakta kommunens avdelning för *Mark och fritid* eller göra en anmälan via ett enklare webbformulär (Uppsala kommun 2010c). De senaste åren har *Gata* fokuserat mycket på att måla mittlinjer på cykelvägar.

Beställarna har ibland träffar med andra kommuner men det är inget själva utförarna deltar i. Det förs däremot en kontinuerlig dialog mellan utförare och beställare.

2.2.1 Plogning och sandning

När det ska plogas eller sandas bestäms efter en tabell som utgår från antalet cm fallen snö. Större delen av arbetet görs av av kommunen upphandlade entreprenörer. Det kriterium som väger tyngst i upphandlingen är lägsta pris. En nackdel är att det ibland "fuskas". Eftersom entreprenören själv betalar plogbladen på maskinerna tjänar de på att inte ploga djupt då detta kan slita på bladen. Detta kan resultera i att det blir snö kvar vilket försvårar framkomligheten för cyklister.



Ett annat problem som ibland uppstår är att en mindre plogbil plogar cykelvägarna först och när den större bilen kommer och kör bilvägen, skvätter det upp snö på cykelvägen. Då den större bilen inte kan köra upp på cykelbanan för att ta bort snön krävs det att den mindre kör där igen, något som sällan inträffar. Det händer även att snö tillfälligt läggs på cykelfält då det råder brist på lagringsplatser i staden. För att undvika det har man börjat att ploga upp snön och lägga den som en sträng i mitten av bilkörbanan. Det snöröjningsavtal kommunen har ingått gäller i ytterligare två år.

Innan sopning: Sandlager med en maxdjup på ca 15 cm, S:t Johannesgatan i Uppsala. Foto: Sanna Byström

När det gäller sandning får entreprenören ett visst antal veckor på sig att sopa upp allt grus. Anledningen till att det tar ovanligt lång tid i år (våren 2010) är den långa vintern som ledde till en ökad sandning och en senare start av sopningen².

2.3 Cykelnätet och cykelsatsningar

I Uppsala kommun finns det ca 30 mil cykelbanor och nätet byggs fortfarande ut (Uppsala kommun 2010d). Varje år ger kommunen ut en cykelkarta (Stadsbyggnadskontoret 2008). Det man arbetar mest med just nu är att flytta övergivna cyklar och att ha cykelvärdar som informerar om cykelparkering (Uppsala kommun 2010e). Totalt har 800 cyklar blivit försedda med lappar med information om kommande flyttning. Det har även monterats stora orange skyltar som upplyser om att det är förbjudet att parkera sin cykel där det inte står något cykelställ. Underhållet av cykelvägarna har däremot inte fått en större budget.

² Westling, Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

Gata har diskuterat med en målningsentreprenör om möjliga tillvägagångssätt om kommunen skulle vilja att cykelöverfarter och korsningar målades på samma sätt som i till exempel Köpenhamn (se bild på sid 8 samt text under rubriken *Tekniska lösningar*), vilket vore en i sammanhanget relativt billig åtgärd. Det har dock ännu inte beslutats om det är något som kommer att beställas/utföras³.

2.4 Trafiksäkerhet

Det första som bör påpekas i sammanhanget är att upplevd trafiksäkerhet och faktisk trafiksäkerhet inte är samma sak. Något som upplevs som farligt eller obehagligt kan vara statistiskt säkrare än något som upplevs som mindre farligt. En väldigt stökig korsning kan till exempel leda till att trafikanterna är extra uppmärksamma vilket minskar olyckrisken⁴. Ansvar för trafiksäkerhet är något som delas mellan polismyndigheten, Vägverket och kommunen (Uppsala kommun 2010f).

2.4.1 Trafiksäkerhetsrådet

Trafiksäkerhetsrådet har sitt ursprung i den Högertrafikkommitté som bildades vid omläggningen 1967. Kommittén bytte sedan namn till Trafiksäkerhetskommittén och fortsatte arbeta med praktiskt inriktad trafiksäkerhetsrådgivning om exempelvis mörkerkörning. 1982 omvandlades kommittén till *Uppsala kommuns trafiksäkerhetsråd* och idag arbetar man med bland annat trafikbevakning och information om trafiksäkerhet (Uppsala kommun 2010f). I rådets lokaler finns möjlighet att pröva de cykelhjälmarna som kan köpas i Uppsala för att på så sätt slippa gå runt i flera affärer. Trafiksäkerhetsrådet har inte studenter som specifik målgrupp men har kontakt med representanter för Uppsala studentkår⁵.

2.4.2 Statistik och olycksrapportering

Under perioden 2000-2008 dödades totalt 7 cyklister i Uppsala län. Under samma period skadades 221 cyklister svårt (Trafikverket 2010a). Skadestatistiken bygger på polisrapporterade vägtrafikolyckor. Om man istället ser till statistik från sjukhusen brukar antalet personer som skadats när de cyklat bli högre. Till exempel rapporterade polisen år 2007 331 svårt skadade cyklister i hela Sverige men Socialstyrelsens statistik visade att ca 3000 cyklister hade blivit inlagda på sjukhus (Trafikverket 2010b). Landstinget i Uppsala rapporterar idag inte antalet skadade cyklister och var olyckan skett till någon allmänt tillgänglig statistikdatabas⁶.

Så mycket som 30 procent av alla cykelolyckor sker på grund av dåligt underhåll (Trafikkontoret 2006).

2.4.3 Informationsmaterial

Idag finns information om cykling dels på kommunens hemsida (Uppsala kommun 2010d) och i form av broschyrer som delas ut vid recce-mottagningar

3 Westling.Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

4 Ekman.Sven Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16

5 Larsson.Mari-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

6 Larsson.Mari-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

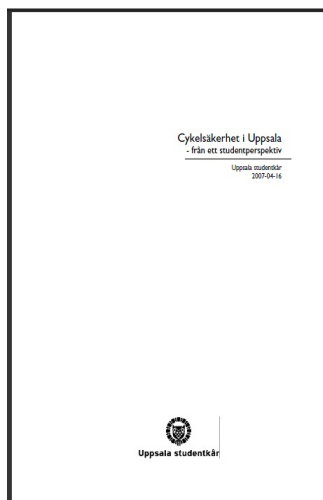
och liknande av trafiksäkerhetsrådet⁷. På Uppsala cykelförenings hemsida (Uppsala cykelförening 2010) finns både deras eget material samt länkar till andra sidor med bland annat tips på hur man cyklar säkrare i stadsmiljöer. Föreningen delar även ut materialet på cykeldagar, manifestationer och liknande⁸.

2.5 Studenternas åsikter 2007 och 2010

Uppsala har ca 200 000 invånare varav 40 000 är studenter som läser på något av de två universiteten (Uppsala universitet 2010).

I enkäten som Uppsala studentkår (2007) gjorde framkom det att flertalet korsningar upplevdes som farliga av studenterna. De utpekade korsningarna överensstämmer med områden där många studenter rör sig⁹. Särskilt uppmärksammat var Dag Hammarskjölds väg där många upplevde att det var svårt att ta sig över och svårt att veta var man skulle cykla. Även belysning och underhåll kritiserades överlag.

Dubbelriktade cykelbanor byggs bland annat när det inte finns plats för enkelriktade GC-vägar. Dessa utgör dock en trafiksäkerhetsrisk då bilister tenderar att titta mer åt vänster och då riskerar att inte upptäcka cyklisterna som kommer från höger (Englund 2007). Upplevda problem med dubbelriktningen framkom i båda studentenkäterna (Uppsala studentkår 2007 & 2010).



Cykelsäkerhet i Uppsala- från ett studentperspektiv 2007

År 2010 upplevs fortfarande flertalet korsningar som farliga och kritik riktas mot underhåll, främst mot sandning och belysning (Uppsala studentkår 2010). Några problem har åtgärdats sedan den förra enkäten,¹⁰ men ett antal andra kvarstår. En skillnad är den svåra trafiksituationen under ombyggnaden av SLU, något som tas upp av en stor del av de svarande. Detta kan bero på att fler från SLU svarade på enkäten i år (2010) och att ombyggnationen av SLU:s campus är påtaglig just nu, men inte var påbörjad år 2007.

2.6 Lösningar för en bekvämare och säkrare cykeltrafik

När det gäller lösningar för en bekvämare och säkrare cykeltrafik har jag studerat både verkliga exempel och teoretiska förslag jag fått från tjänstemän jag samtalat med. Jag har även några egna förslag, men dessa kommer jag att ta upp i diskussionsdelen.

⁷ Larsson.Mari-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

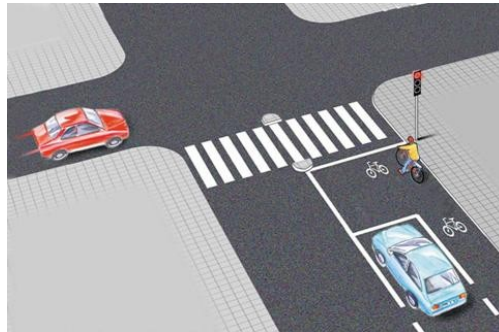
⁸ Rosén.Per-Erik Uppsala cykelförening 2010-03-15

⁹ Ekman.Sven Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16

¹⁰ Ekman.Sven Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16

2.6.1 Tekniska lösningar

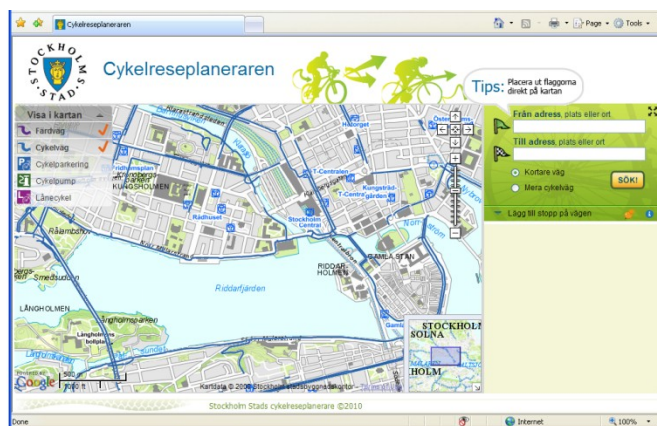
Cykelbox är en målad box före ett övergångsställe där cyklar kan ställa sig framför bilarna, som har en stopplinje ca 5 meter längre bak vid rött ljus. På så sätt får cyklisterna försprång in i korsningen och undgår att prejas av motorfordon som ska svänga höger när cyklisten är på väg rakt fram (Englund 2007). I Stockholm har trafiksäkerheten förbättrats i och med införande av cykelboxar och det finns korsningar i Uppsala där det skulle vara möjligt att ge cyklisterna försprång¹¹.



Cykelbox

Källa: <http://insyn.stockholm.se/trn/document/2008-0415%5CDagordning/16/Images/image002.jpg>, 2010-04-27

Stockholms stad har en digital *cykelreplanerare*, en tjänst som planerar resvägen från a till b utifrån att man vill färdas på cykel (Stockholm stad 2010). Tidigare har det varit möjligt att genom flertalet digitala tjänster planera en resväg med bil som huvudfordon, till exempel med hjälp av hitta.se (hitta.se 2010). Stockholms stads cykelreplanerare kan räkna ut en kortare väg till resmålet eller en längre med mer cykelväg. Planeraren visar även var man kan pumpa, parkera eller låna en cykel. Planeraren visar även information som till exempel längden på sträckan, tidsuppskattning och energiåtgång (Stockholm Stad 2010).



Cykelreplanerare Källa: <http://cykla.stockholm.se> 2010-04-27

En *cykelbarometer* är en maskin som ställs ut i offentliga miljöer utrustad med en skärm som visar hur många cyklister som passerat under dagen. Det finns även modeller som kan visa vilken hastighet cyklisten har och beräkna restid till specifika mål (Amparo solutions 2010). I dagsläget planerar kommunen att köpa in en barometer för att visa att man uppmärksammar cykelfrågan¹².

¹¹ Hinnemo.Sampo Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-20

¹² Larsson.Mari-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

Åke Westling¹³ föreslog att man i Uppsala skulle kunna skapa *stomlinjer* för cykeltrafiken och prioritera underhållet av dessa. För att lösa problemet med halt underlag på vintern kan en *svag saltlösning*, ca 20 procent, användas. Saltlösning används bland annat i Linköping istället för det starkare torrsaltet¹⁴.

I bland annat Köpenhamn har man målat korsningar där den annars separerade cykeltrafiken leds ut i blandtrafik (se bild). Detta gör bilister extra uppmärksamma när de samsas med cykeltrafiken.



Målad korsning i Köpenhamn

Foto: Sanna Byström

Exempel på *vägs skyltning* för cyklister finns i flertalet Holländska städer. På skyltarna visas förutom riktning till målet även information om bland annat avstånd och cykelparkeringar. Om det är bra skyltat för cykel med *nya skyltar vid varje*

vägs köl minskar det risken att cyklister tar bilvägen på grund av att det är lättare att orientera sig efter skyltarna där (Spolander 1997).

Signalprioritering handlar om att till exempel se till att bussar snabbt får grönt ljus. Det innefattar även något som ibland kan vara ett problem nämligen att cyklister får vänta onödigt länge på grönt ljus om det saknas sensorer som känner av cykel. Detta är inget utbrett problem i Uppsala men något man skulle kunna se över och åtgärda vid behov¹⁵.

Ett ökat antal bussfiler i Uppsala skulle inte bara kunna effektivisera kollektivtrafiken utan även underlätta för cyklister då det är lagligt att även cykla i dessa¹⁶.

2.6.2 Strategiska lösningar

Under ett samtal med Jakob Hammarbäck¹⁷, konsult i hållbara resor, fick jag höra om en metod kallad *Bypad* som används för att utvärdera cykelarbetet i kommuner eller regioner. Bypad står för BiCycle Policy AuDit och har hittills används i fem svenska städer och 65 i övriga Europa. Modellen bygger på nio nyckelfaktorer som är fördelade på tre områden: åtgärder, planering och utvärdering. Syftet är bland annat att ge förslag på åtgärder, besked om styrkor och svagheter i kommunens arbete samt öppna för möjliga cykelåtgärder, inte bara de som rör infrastrukturen (Trivektor.se 2010).

Även Lunds kommun har utarbetat en metod för att utvärdera sitt cykelarbete. Här utgår man från 24 indikatorer utvecklade för att bedöma om arbetet med cykeltrafiksystemet går framåt. Mätningen är tänkt att genomföras årligen. De 24 indikatorerna är uppdelade i åtta kategorier som bland annat inkluderar trafiksäkerhet, drift och underhåll, cykelanvändning samt infrastruktur (Edman 2001).

¹³Westling.Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

¹⁴Westling.Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

¹⁵Hinnemo.Sampo Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-20

¹⁶Andersson.Håkan Gamla Uppsala buss 2010-04-13

¹⁷Hammarbäck.Jakob Konsult i hållbara resor 2010-04-20

För att ytterligare underlätta arbetet med trafiksäkerheten skulle man kunna skapa ett *digitalt kartverktyg* där trafikanterna själva kan ange var de upplever att det finns problem, samt en länkning till sjukhus- och polisstatistik om olyckor (Hammarbäck 2007). En liknande tjänst finns redan i Oslo. Där kan trafikanter rapportera in brister i underhållet, trasig belysning med mera, samt se vad som åtgärdats. Det är en lösning som kombinerar ny teknik med strategisk problemlösning (Oslo kommune 2010).

Uppsala kommun har i dagsläget flertalet samarbetskommuner¹⁸. Flera av dessa, bland annat Linköping, är kommuner som kommit relativt långt i sitt arbete med cykelfrågor. Kommunen skulle därför även kunna arbeta mer aktivt tillsammans med dessa när det gäller att utbyta idéer och erfarenheter.

På internationella möten som behandlar cykelplanering är Uppsala sällan representerat. En ökad närvaro på dessa skulle kunna förbättra det lokala, samtidigt som man lanserar Uppsala som en stad som arbetar aktivt med cykelfrågor¹⁹.

Behovet av en *cykelsamordnare* var något som både Jakob Hammarbäck²⁰ och Marie-Anne Larsson²¹ tog upp. Larsson anser att samordnaren borde ha beteendevetarbakgrund eller en bakgrund som kulturgeograf. Några av arbetsuppgifterna skulle kunna vara att arbeta med det långsiktigt strategiska cykelarbetet, föra en dialog med polisen och Vägverket samt ansvara för intern och extern information rörande cykelfrågor.

Hammarbäck föreslog att ett samarbete mellan kommunen och universiteten även skulle gagna cykelarbetet, till exempel i form av examensarbeten från studenterna samt en dialog med kårerna som redan idag arbetar med trafiksäkerhetsfrågor.

2.6.3 Buss och andra komplement

Få studenter har råd att ha bil och därför är det extra viktigt att det finns fungerande transportalternativ när man har fått punktering på cykeln, är sjuk, vädret är dåligt och så vidare²². Även övriga cyklister är i behov av andra transportmedel i dessa situationer. I årets studentenkät (Uppsala studentkår 2010) frågade jag hur studenterna ville förbättra kollektivtrafiken. Flera svarade ökad turtäthet, men många efterfrågade även direkta linjer mellan studentområdena och campus. De flesta föreslog att studentrabatter skulle införas. Bilpool (Nationalencyklopedin 2010) eller en framtida spårtaxi (WSP 2010) är andra förslag som dock ej togs upp i enkäten.

¹⁸Larsson.Marie-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

¹⁹Hammarbäck.Jakob Konsult i hållbara resor 2010-04-20

²⁰Hammarbäck.Jakob Konsult i hållbara resor 2010-04-20

²¹Larsson.Marie-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

²²Odelmalm.Per Kollektivtrafiksamordnare 2010-04-15

4. Diskussion

Jag kommer nedan att reflektera över min arbetsgång samt diskutera resultatet och de egna förslagen. Uppsatsen avslutas med ett kortare slutord.

4.1 Reflektioner över arbetsgången

Så här i efterhand kan jag konstatera att jag kanske kunde ha avgränsat mitt arbete mer och till exempel bara studerat underhållet eller vad en cykelsamordnare kan bidra med i en kommun. Men samtidigt har jag lärt mig mycket som jag tror att jag hade gått miste om utifall jag inte vidgat mitt perspektiv och pratat med så pass många personer. Det är troligen så att det är först när man är klar med ett arbete som man vet hur man skulle ha gjort det bättre; en erfarenhet att ta med sig till nästa projekt.

4.2 Felkällor

Den främsta felkällan är att de enkäter jag refererar till har en låg svarsfrekvens, 166 svarande år 2007 och 53 svarande år 2010 av ca 40 000 studenter i Uppsala (Uppsala universitet 2010). Sedan kan metoden att leta alternativa lösningar till cykelarbete kritiserar. Även om idén med uppsatsen var att se om det gick att göra förbättringar och hitta alternativ har jag långt ifrån redovisat alla alternativ som finns. På grund av brist på underlag har jag inte kunnat ranka lösningarna utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, det vill säga vilken lösning som leder till störst minskning av olyckor eller är kostnadseffektivast.

4.3 Samordning

Jag instämmer med dem som under samtalen ansåg att det viktigaste för Uppsala kommun just nu är att satsa på samordning och strategi. En eller flera personer med särskilt ansvar för frågor som rör cykel behövs för att snabbt och effektivt leda arbetet framåt. Jag håller däremot inte med Marie-Anne Larsson på Trafiksäkerhetsrådet om att cykelsamordnaren måste ha beteendevetarbakgrund²³. Jag tror att vem som helst med sinne för organisation, kampanjer, ledarskap och gärna med ett cykelintresse, om än inte professionellt, skulle passa på posten.

En cykelplan liknande till exempel Stockholms (Trafikkontoret 2006) kanske skulle vara en bra idé. Det är ett dokument där man samlar både inspiration och idéer för att ha något konkret att arbeta utifrån. Med utgångspunkt i dokumentet och med hjälp av cykelsamordnaren skulle säkert många av de i resultatdelen föreslagna lösningarna kunna införlivas i Uppsalas cykelarbete. En plan- och samordnare skulle även innebära att man kanske inte behöver byta spår helt eller på andra sätt komma av sig i arbetet vid ett politiskt maktskifte.

²³Larsson.Mari-Anne Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06

4.4 Insyn och utvärdering

Under mina samtal fick jag en känsla av att det förutom politikerna fanns enskilda tjänstemän som hade mycket att säga till om angående ombyggnationer och annat. Detta behöver inte vara problematiskt, men kan möjligtvis leda till att bara vissa idéer och lösningar prioriteras. Jag tror därför att en extern utvärdering av cykelarbetet kan vara en bra idé för att se vilka kvalitéer som finns och vad man kan arbeta vidare med. Detta skulle även vara ett sätt att mer objektivt visa hur Uppsala är som cykelstad. Det finns säkerligen andra metoder än Bypad (trivektor.se 2010) och Lunds 24 indikatorer (Edman 2001) men fördelen med till exempel Lunds indikatorer är att det är lätt att göra en mätning varje år och på så sätt kontinuerligt följa utvecklingen.

4.5 Mindre åtgärder

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett stadsbyggnadsperspektiv är det ofta bättre att prioritera större åtgärder²⁴. Jag tror dock att även *mindre åtgärder* som målade korsningar²⁵ eller cykelboxar (Trafikkontoret 2006) kan få cyklister att känns sig prioriterade och då cykla mer. Även om det inte har hänt en olycka i en korsning kan man utföra säkerhetsåtgärder i förväg. När jag frågade två tjänstemän på Gatukontoret varför man inte förändrade vissa korsningar fick jag till svar att man inte fått några klagomål²⁶. Att folk inte alltid hör av sig och klagar på det de tycker är irriterande eller upplever som obehagligt tycker jag är självklart, man har inte tiden eller vet inte vart man kan höra av sig. Här skulle positiv statistik kunna tillämpas, så som undersökningar om vad som upplevs som trevligt, effektivt och säkert. Detta kan ge ett underlag som skulle kunna användas i planeringen.

4.6 Egna förslag och idéer

Under arbetets gång och även tidigare har jag själv funderat på vilka lösningar jag skulle vilja se för en bekvämare och säkrare cykeltrafik i Uppsala. Flera av dessa finns säkert i andra städer men då jag inte har hittat exempel presenterar jag dem under rubriken ovan.

För det första tror jag att en enkel lösning kan vara en förbättrad *underhållsanmälningssida* på internet som är lätt att hitta. Kanske kan man sätta upp skyltar med numret till anmälningssjouren samt hemsadressen på befintliga vägmärken och belysningsstolpar längs med cykelvägarna. Eller varför inte göra det möjligt att även sms:a in fel man upptäcker?

En *cykelutbildning* för alla studenter är något jag tror skulle vara ett bra steg i kommunens trafiksäkerhetsarbete, det behöver inte vara något avancerat och kan genomföras som ett roligt inslag under nollningsveckorna på Universiteten. För personer som inte har cyklat så mycket innan de flyttade till Uppsala eller som kommer från mindre orter kan både enkelriktade cykelbanor och vissa trafikregler vara en nyhet, särskilt om man inte tagit körkort. Som kan ses ovan i

²⁴Ekman.Sven Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16

²⁵Westling.Åke Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

²⁶Ekman.Sven Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16 & Hinnemo.Sampo Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-20

resultatdelen finns det viss cykeltrafikinformation att tillgå. Jag tror dock att denna måste bli attraktivare, utförligare och framför allt lättillgängligare. En idé vore att göra reklam för trafiksäkerhetsrådets hjälmprovning och trafikregelbroschyrer i andra fora än på kommunens hemsida och under recemottagningarna på Universiteten. Ett samarbete med hemsidan Flogstanation.se (Flogstanation.se 2010) som idag tillhandahåller bland annat kalendarium för studentnationerna skulle kunna vara en väg. Redan idag finns där en kortare informationstext med trafikregler och länkar till cykelaffärer.

Trafiksäkerhetsrådet och kommunen skulle kunna utöka sin information med tips på hur man blir bra på att cykla och inte bara vad man inte får göra. Kanske kan man lägga upp bilder på krångliga korsningar och beskriva hur man enkelt, säkert och lagligt tar sig igenom dessa? Eller varför inte införa en digital cykelreseplanerare som även kan ge säkerhetstips på den givna resvägen?

4.7 Slutord

Jag insåg under arbetets gång att det finns massor av idéer, vilja och kunskap bland tjänstemännen, studenterna, politikerna och i Uppsala cykelförening. Jag hoppas att det går att samordna dem och att Uppsala blir den stad det finns potential till:

Uppsala - en riktig cykelstad!



5. Källor

Huvuddelen av arbetet är baserat på samtal. De muntliga källorna visas delvis som noter i texten enligt Harvardsystemet men jag har också valt att visa dem samlade nedan. Här finns även skriftliga och digitala källor samt kartmaterialet jag använt mig av.

5.1 Muntliga

Andersson. Håkan, Gamla Uppsala buss 2010-04-13
Hammarbäck. Jakob, Konsult i hållbara resor 2010-04-20
Hinnemo. Sampo, Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-20
Ekman. Sven, Trafikplanerare, Gatu- och trafikkontoret 2010-04-16
Larsson. Mari-Anne, Uppsala kommuns Trafiksäkerhetsråd 2010-04-06
Odelmalm. Per, Kollektivtrafiksamordnare 2010-04-15
Rosén. Per-Erik, Uppsala cykelförening 2010-03-15
Westling. Åke, Affärsenhetschef, Teknik & service 2010-04-06

5.2 Litteratur

Trafikkontoret (2006) *Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad*. Stockholm: S. 9 Tillgänglig: <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/gc/2/Cycle%20scheme%202006.pdf> 2010-05-10

Edman. David (2001). *Uppföljningsstrategi för arbetet med cykeltrafiksystemet i Lunds kommun* Lund: Tekniska förvaltningen S. 5-20

Englund, Anders (2007). *Trafiksäkerhet: en kunskapsöversikt*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur S. 227-230

Hammarbäck. Jakob (2008) *Kan cyklister och yrkesförare samverka i trafiken? Rapport från en enkätstudie i Uppsala Kommun*, Pitaya organisationsutveckling S. 13

Johansson. Rolf (2005). On case study methodology. I Vestbro, D. U., Hürol, Y., & Wilkinson, N. (Eds.). *Methodologies in Housing Research*, Tynes & Wear, Great Britain: Urban International Press. S. 30-39

Niska, Anna (2000). *Cykeltrafik: en litteraturstudie med inriktning mot drift och underhåll*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet S. 18

Spolander. Krister (1997). *Planera för cykeln: en idésamling för bättre cykelmiljö*. Kista: Nationalfören. för trafiksäkerhetens främjande (NTF) S. 27-47

5.3 Hemsidor

Amparo solutions (2010) Tillgänglig: <http://www.amparosolutions.se/index.php?id=46> 2010-05-13

Flogstanation.se (2010). *Bike* Tillgänglig: http://www.flogstanation.se/index.php?option=com_content&task=view&lang=en&id=303&Itemid=533 2010-05-11

Hitta.se (2010). *Vägbeskrivning* Tillgänglig: <http://www.hitta.se/Route.aspx> 2010-05-11

Libris (2010) Tillgänglig: <http://www.libris.kb.se/> 2010-05-13

Nationalencyklopedin (2010) Sökord: Bilpool. Tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/bilpool> 2010-05-11

Oslo kommune (2010) *Meldingssystem* Tillgänglig: <http://melding.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/> 2010-05-13

Scopus (2010) Tillgänglig: <http://www.scopus.com/home.url> 2010-05-13

Stockholm Stad (2010) *Cykelreseplanerare*. Tillgänglig: <http://cykla.stockholm.se/> 2010-05-11 (Stockholm stad 2010)

Trafikverket (2010)a *Dödade och svårt skadade efter färdstätt 1985-2008*
Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Uppsala/Skade-och-olycksstatistik/Historik---fardsatt/> 2010-05-10

Trafikverket (2010)b *Fakta om trafikskadestatistik* Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Olycksstatistik/Vag/Fakta-om-trafikskadestatistik/> 2010-05-11

Trivektor.se (2010) *Cykelrevision med Bypad* Tillgänglig: http://www.trivektor.se/fileadmin/uploads/Traffic/Haallbara_transporter___miljoe/bypad.pdf 2010-05-13

Uppsala cykelförening (2010) Tillgänglig: <http://ucf.se/> 2010-05-10

Uppsala Kommun (2010)a. *Uppsala kommuns organisation* Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Kommunens-organisation/> 2010-05-03

Uppsala Kommun (2010)b. *Klimatsmarta trafikåtgärder* Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Miljo--halsa/Miljo-klimat-och-hallbar-utveckling/Kommunens-miljoarbete/Klimatsmarta-trafikatgarder/> 2010-05-05

Uppsala Kommun (2010)c. *Formulär för felanmälan gator, vägar och parker*
Tillgängligt:

<http://www.uppsala.se/sv/Kommunpolitik/Kontakt/Felanmalan-/Formular-for-felanmalan-gator-park-och-vagar/> 2010-05-03

Uppsala Kommun (2010)d. *Cykling Tillgänglig*:
<http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Trafik--gator/Cykeltrafik/> 2010-05-06

Uppsala Kommun (2010)e. *Cykelparkeringar i centrala staden* Tillgänglig:
<http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Trafik--gator/Cykeltrafik/Cykelparkering/> 2010-05-06

Uppsala Kommun (2010)f. *Trafiksäkerhetsrådet*
Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Trafik_o_gator/trafiksakerhetsradet_folder_webb.pdf 2010-05-06

Uppsala Universitet (2010) *Uppsala universitets historia* Tillgänglig:
<http://www.uu.se/node97> 2010-05-03

WSP (2010) *Spårtaxi-ett samhälle utan bilar* Tillgänglig:
<http://www.wspgroup.com/sv/WSP-Sverige/Sektorer/Alla/Transport-och-Infrastruktur/Ett-samhalle-utan-bilar/> 2010-05-11

5.4 Kartmaterial

Stadsbyggnadskontoret (2008). *Cykelkarta 2009 [Uppsala]*. Uppsala:
Stadsbyggnadskontoret

5.5 Opublicerat material

Följande sammanställningar av enkätmaterial finns tillgängligt på Uppsala studentkårs kansli, besöksadress: Övre Slottsgatan 7, 753 10, Uppsala

Uppsala studentkår (2007) *Cykelsäkerhet i Uppsala - från ett studentperspektiv*

Uppsala studentkår (2010) *Trafiksäkert för studenterna*